

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
15. Januar 2004 (15.01.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/005093 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷:

B60T 8/00

(21) Internationales Aktenzeichen:

PCT/EP2003/007188

(22) Internationales Anmeldedatum:

4. Juli 2003 (04.07.2003)

(25) Einreichungssprache:

Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache:

Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:

102 30 259.6 5. Juli 2002 (05.07.2002) DE
103 21 385.6 12. Mai 2003 (12.05.2003) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG [DIE/DIE]; Guerickestrasse 7, 60488 Frankfurt am Main (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): SCHWARZ, Ralf [DE/DE]; In der Aue 30g, 69118 Heidelberg (DE). FRITZ, Stefan [DE/DE]; Dreieichring 50, 64390 Erzhausen (DE). SCHILASKY, Rex [DE/DE]; Einsiedler Str. 2, 60439 Frankfurt am Main (DE). BAUER, Urs [DE/DE]; Mainzer Landstr. 763, 65934 Frankfurt am Main (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG; Guerickestrasse 7, 60488 Frankfurt am Main (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): DE, JP, US.

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, TR).

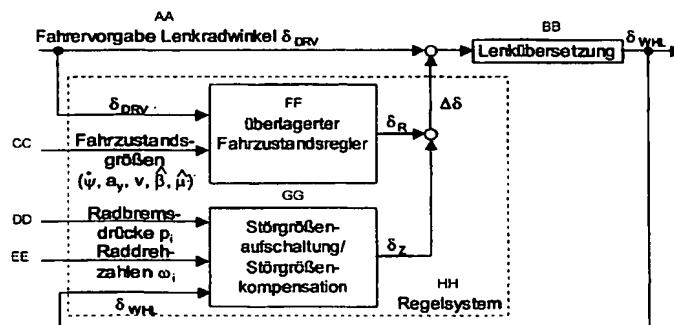
Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Titel: METHOD FOR INCREASING THE STABILITY OF A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUM ERHÖHEN DER STABILITÄT EINES FAHRZEUGS



II Bild 3: Blockschaltbild mit Darstellung des Regelsystems mit Störgrößen- aufschaltung und überlagerter Fahrzustandsregelung

AA STEERING WHEEL ANGLE AS INPUT BY DRIVER
BB STEERING RATIO
CC..DRIVING PARAMETERS
DD..WHEEL BRAKE PRESSURES
EE..WHEEL ROTATION SPEED
FF..SUPERIOR DRIVING REGULATOR
GG..INTERFERENCE PARAMETER OVERLAY
INTERFERENCE PARAMETER COMPENSATION
HH..REGULATORY SYSTEM
II.. BLOCK DIAGRAM WITH REPRESENTATION OF THE REGULATION SYSTEM WITH
INTERFERENCE PARAMETER OVERLAY AND SUPERIOR DRIVING REGULATOR

(57) Abstract: The invention relates to a method for increasing the directional stability of a motor vehicle during braking, whereby compensation steering angles are calculated from several input parameters for a regulated and/or controlled steering system, such that by intervention in the steering the directional stability of the vehicle is increased. According to the invention, a more convenient regulation is achieved, whereby on a steering intervention, at least two interference compensation components are taken into account for the compensation steering angle, of which one interference compensation factor is determined from the track of the motor vehicle.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2004/005093 A1



Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Erhöhen der Fahrstabilität eines Fahrzeugs bei gebremster Fahrt, bei dem anhand von mehreren Eingangsgrößen Kompensations-Lenkinkel für ein regelbares und/oder steuerbares Lenksystem ermittelt werden, so dass durch Lenkeingriffe die Fahrstabilität des Fahrzeugs erhöht wird. Um eine komfortablere Regelung zu erreichen, ist vorgesehen, dass bei den Lenkeingriffen mindestens zwei Störgrößen-Kompensationsanteile bei den Kompensations-Lenkinkeln berücksichtigt werden, von denen ein Störgrößen-Kompensationsanteil aus dem Bahnverlauf des Fahrzeugs ermittelt wird.

Verfahren zum Erhöhen der Stabilität eines Fahrzeugs

Die Erfindung betrifft eine Einrichtung zum Erhöhen der Stabilität eines Fahrzeugs und ein ABS Regelverfahren nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 bzw. des Anspruchs 16.

Die Erfindung betrifft dabei ein Verfahren zur Stabilisierung eines Fahrzeugs und Verkürzung des Bremswegs bei Bremsungen auf inhomogenen Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten.

Bei Bremsungen auf inhomogenen Fahrbahnen (d.h. Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten auf der linken bzw. rechten Fahrzeugseite) treten aufgrund der unterschiedlichen Reibwerte (rechts - links) asymmetrische Bremskräfte auf. Aus diesen asymmetrischen Bremskräften resultiert ein Giermoment um die Fahrzeughochachse, welches das Fahrzeug in eine Gierbewegung in Richtung der Straßenseite mit dem höheren Reibwert versetzt. In Figur 1 ist ein Fahrzeug 10 auf einer derartigen inhomogenen Fahrbahn dargestellt.

Fahrzeuge ohne das elektronische Bremssystem ABS werden in solchen Fahrsituationen instabil, da beim Blockieren der Räder die Seitenführungskraft der Reifen verloren geht. Das durch die asymmetrischen Bremskräfte entstandene Giermoment versetzt das Fahrzeug dabei in schnelle Drehbewegungen um die Fahrzeughochachse zur Hochreibwertseite hin (Schleudern).

BESTÄTIGUNGSKOPIE

Bei Fahrzeugen mit dem elektronischen Bremssystem ABS wird bei Bremsungen in diesen kritischen Situationen das Schleudern verhindert, da durch die Vermeidung blockierender Räder die Seitenführungskraft der Räder erhalten bleibt. Das Giermoment um die Fahrzeughochachse, resultierend aus den asymmetrischen Bremskräften, wird dadurch aber nicht kompensiert, sondern der Fahrer muss dies durch Gegenlenken ausgleichen. Um den Fahrer in solch kritischen Fahrsituationen (plötzliches Auftreten des Giermoments) nicht zu überfordern, wird die ABS-Regelstrategie in solchen Fahrsituationen angepasst, wie in den Figuren 2a und 2b näher dargestellt. Dabei wird während dem Anbremsen an der Vorderachse der Druckaufbau derart gesteuert, daß die Druckschere (Druckdifferenz) an der Vorderachse zwischen dem Rad auf der Hoch- und Niedrigreibwertseite nur langsam aufgebaut wird. Dies führt dazu, dass sich das Giermoment um die Fahrzeughochachse nur langsam aufbaut und dem Fahrer ausreichend Zeit zum Gegenlenken bleibt (Giermomentbegrenzung an der Vorderachse). Gleichzeitig wird die Hinterachse derart unterbremst, dass an beiden Rädern nur der Bremsdruck des Rades auf der Niedrigreibwertseite zugelassen wird (SelectLow). Dadurch steht an der Hinterachse immer ausreichend Seitenführungspotential zur Verfügung und das Fahrzeug ist durch Lenkeingriffe (Gegenlenken) für den Fahrer leicht zu stabilisieren. Durch diese beiden ABS-Maßnahmen, Giermomentbegrenzung an der Vorderachse und SelectLow an der Hinterachse, deren prinzipiellen Druckverläufe in den Figuren 2a bzw. 2b dargestellt sind, wird aber sehr viel Bremsleistung verschenkt, da das Reibwertpotential der Hochreibwertseite nicht ideal ausgenutzt wird. Dies resultiert in einem deutlich verlängerten Bremsweg, der dennoch als Vorteil anzusehen ist, gegenüber einem Fahrzeug ohne ABS, welches instabil wird.

Diese, den Bremsweg verlängernde Giermomentenaufbauverzögerung kann bei Anwendung einer Kompensation durch einen vom Fahrer unabhängigen, selbsttätigen Lenkeingriff entfallen oder verringert werden. Hierzu ist es aus der DE 40 38 079 A1 bekannt, das bei einer ABS Regelung in einer μ -Splitt Fahrsituation auftretende Giermoment zumindest teilweise dadurch zu kompensieren, dass ein von der Differenz der getrennt eingeregelten Bremsdrücke abhängiger Kompensations-Lenkinkel eingestellt bzw. dem vom Fahrer vorgegebenen Lenkinkel überlagert wird. Der autonome Kompensations-Lenkinkel (automatisches Gegenlenken) verbessert die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs bei Bremsungen auf inhomogenen Fahrbahnen. Dazu ist ein aktives Lenksystem notwendig, d.h. ein Lenksystem, mit dem sich aktiv und unabhängig von der Fahrervorgabe ein zusätzlicher Lenkinkel an den Rädern erzeugen lässt. Dies ist beispielsweise mit einer Überlagerungslenkung oder einem Steer-by-Wire Lenksystem möglich.

Der Erfahrung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren und eine Regelung zu schaffen, die die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs bei Bremsungen auf inhomogenen Fahrbahnen verbessern und komfortabler gestalten.

Erfnungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, dass bei den Lenkeingriffen ein Störgrößen-Kompensationsanteil bei den Kompensations-Lenkinkeln berücksichtigt wird, der aus dem Bahnverlauf (bzw. dem Fahrzustand) des Fahrzeugs ermittelt wird.

Dieser Störgrößen-Kompensationsanteil beruht auf dem Gierverhalten des Fahrzeugs und ist Bestandteil einer Kompensations-Lenkinkelanforderung, die mindestens zwei Störgrößen-

Kompensationsanteile umfasst. Dabei erfolgt über die von Sensoren erfassten und in einem Modell der Fahrdynamikregelung logisch verknüpften und analysierten Messdaten, in die Daten eines Kraftfahrzeugs einbezogen werden können, aus dem Vergleich eines Sollgiersignals mit einem Istgiersignal eine Generierung des zweiten Störgrößen-Kompensationslenkwinkelanteils für ein aktives Lenksystem (z.B. eine Überlagerungslenkung oder Steer by Wire Lenkung), dessen Aktuator entsprechend einer Kompensations-Lenkinkelanforderung verstellt wird und damit den vom Fahrer vorgegebenen Lenkwinkel überlagert. Solche aktiven Lenksysteme können sowohl an der Vorderachse, als auch an der Hinterachse oder an allen Rädern des Fahrzeugs zum Einsatz kommen.

Das Verfahren sieht vorteilhaft vor, dass ein erster Störgrößen-Kompensationsanteil der Kompensationslenkinkelanforderung $\Delta\delta$ unter Einbeziehung von Bremskraft-Differenzen an den gebremsten Rädern ermittelt wird, dass der zweite Störgrößen-Kompensationsanteil aus dem Bahnverlauf (bzw. Fahrzustand) des Fahrzeugs ermittelt wird und dass der Lenkwinkel in Abhängigkeit von den Störgrößen-Kompensationsanteilen modifiziert wird. Dabei werden der erste und zweite Störgrößen-Kompensationsanteil vorzugsweise in einem Addierer addiert und der Regelung bzw. Steuerung zur Lenkungskorrektur des vom Fahrer vorgegebenen Lenkwinkels zur Verfügung gestellt.

Zur genauen Ermittlung des zweiten Kompensationsanteils ist vorgesehen, dass der zweite Kompensationsanteil in einer Vorrichtung ermittelt wird, die eine Referenz-Fahrzeugmodellschaltung aufweist, in der die zur Festlegung des Bahnverlaufs erforderlichen Eingangsgrößen, wie Fahrzeuggeschwindigkeit, Lenkwinkel, ggf. Reibwert eingegeben

werden, welche aufgrund eines in der Referenz-Fahrzeugmodellschaltung befindlichen, die Eigenschaften des Fahrzeugs nachbildenden Fahrzeugmodells einen Sollwert für eine Regelgröße bestimmt und bei der dieser Sollwert in einem Vergleicher mit einem gemessenen Wert für diese Regelgröße verglichen wird, wobei in einem Fahrzustandsregler der zweite Kompensationsanteil des Lenkwinkels $\Delta\delta_R$ aus dem Vergleichswert (Regelgröße) berechnet wird. Vorteilhaft ist dabei, dass die Gierwinkelgeschwindigkeit und/oder die Querbeschleunigung und/oder der Schwimmwinkel und/oder deren Ableitungen als Sollwert für die Regelgröße bestimmt wird.

Der ermittelte Gesamt-Kompensations-Lenkinkel berücksichtigt die Bewegung vom Fahrzeug im Raum (Fahrzeugzustand), wobei die Kompensationsanteile aus zwei Größen so ermittelt werden, dass der erste Kompensationsanteil $\Delta\delta_z$ unter Einbeziehung eines auf Basis unterschiedlicher Bremskräfte ermittelten Störgiermoments M_z bestimmt wird und der zweite Anteil $\Delta\delta_R$ unter Einbeziehung des Fahrzeuggierverhaltens ermittelt wird.

Das Lenkwinkel-Korrekturverfahren ist vorteilhaft so aufgebaut, dass der erste Kompensationsanteil als Steueranteil und der zweite Kompensationsanteil als Regelanteil vorgesehen sind.

Dabei wird das Störgiermoment M_z durch eine logische Verknüpfung der Radeinschlagwinkel der gelenkten Räder, den Bremsdrücken und dem Drehverhalten der Räder ermittelt. Aus den eingesteuerten Bremsdrücken werden die Bremskräfte nach der Beziehung

$$\hat{F}_{x,i} = f\{r, B, p_i, J_{whl}, \dot{\omega}_i\}$$

mit

$\hat{F}_{x,i}$ = Bremskraft an einem Rad *i*

r = dynamischer Reifenradius

B = Bremskennwert

p_i = Radbremsdruck

J_{whl} = Trägheitsmoment des Rades

$\dot{\omega}_i$ = Drehbeschleunigung eines Rades *i*

oder

$$\hat{F}_{x,i} = f\{r, B, p_i\}$$

vorteilhaft ermittelt. Das Störgiermoment wird in Abhängigkeit von den Bremskräften nach der Beziehung

$$\hat{M}_z = f\{\hat{F}_{FL}, s_{FL}, \hat{F}_{FR}, s_{FR}, l_F, \hat{F}_{RL}, s_{RL}, \hat{F}_{RR}, s_{RR}, \delta\}$$

mit

\hat{F}_{FL} = Bremskraft vorne links

s_{FL} = halbe Spurweite des Vorderrades links

\hat{F}_{FR} = Bremskraft vorne rechts

s_{FR} = halbe Spurweite des Vorderrades rechts

l_F = Abstand der Vorderachse vom Schwerpunkt

\hat{F}_{RL} = Bremskraft hinten links

s_{RL} = halbe Spurweite des Hinterrades links

\hat{F}_{RR} = Bremskraft hinten rechts

s_{RR} = halbe Spurweite des Hinterrades rechts

δ = Radeinschlagswinkel der gelenkten Räder

ermittelt.

Um die Dynamik des Lenkwinkel-Korrekturverfahrens zu verbessern, ist vorgesehen, dass die Kompensationsverstärkungen K_{FFIV} und K_{FB} der einzelnen, zurückgeführten Regelgrößen in

Abhängigkeit vom Fahrverhalten des Fahrzeugs und den Umgebungsbedingungen angepasst werden.

Die Ermittlung des Steueranteils $\Delta\delta_s$ der Lenkwinkelanforderung $\Delta\delta$ wird nach der Beziehung $\Delta\delta_s = K_{FFW}(\Delta\bar{p}, v) * M_s$ basierend auf dem ermittelten wirkenden Störgiermoment. Hierbei wird die Kompensationsverstarkung $K_{FFW}(\Delta\bar{p}, v)$ über dem mittleren Bremsdruck der Vorderachse, welche das mittlere zur Verfigung stehende Reibwertpotential (gemitteltes Reibwertpotential von Hoch- und Niedrigreibwertseite entspricht dem mittleren Bremsdruck an der Vorderachse, wenn beide Vorderräder in ABS-Regelung und somit den jeweils verfügbaren Reibwert voll ausschöpfen) und der Fahrzeuggeschwindigkeit, die über das Drehverhalten der Räder in Form einer Fahrzeugreferenzgeschwindigkeit bestimmt wird, adaptiert.

Eine weitere vorteilhafte Ausbildung sieht vor, dass der zweite Kompensationsanteil $\Delta\delta_R$ der Lenkwinkelanforderung $\Delta\delta$ aus einem auf der Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ beruhenden P-Anteil $\Delta\delta_{R,P}$ und aus einem auf der Gierbeschleunigungsabweichung $\Delta\ddot{\psi}$ beruhenden D-Anteil ermittelt wird. Dabei wird der P-Anteil nach der Beziehung $\Delta\delta_{R,P} = K_{FB,P}(v) * \Delta\dot{\psi}$ ermittelt. Der Verstärkungsfaktor $K_{FB,P}(v)$ für die Rückführung der Regelgröße Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ erfolgt dabei in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit, die über das Drehverhalten der Räder in Form einer Fahrzeugreferenzgeschwindigkeit bestimmt wird.

Vorteilhaft wird der D-Anteil nach der Beziehung $\delta_{R,D} = K_{FB,D}(v) * \Delta\ddot{\psi}$ ermittelt, wobei der Verstärkungsfaktor für

die Rückführung der Regelgröße Gierbeschleunigungsabweichung $\Delta\ddot{\psi}$ in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit erfolgt.

Das Verfahren zum Erhöhen der Fahrstabilität eines Fahrzeugs weist mindestens eine ABS Regelungs-Funktion auf, um vorteilhaft ein ABS Regelverfahren, bei dem ein durch Bremsvorgänge mit unterschiedlichen Bremsdrücken bzw. -kräften an den einzelnen Rädern hervorgerufener Fahrzustand, der aus dem ermittelten Bremskraft-Unterschied bestimmt wird, nach einem der Ansprüche 1 bis 15 so weiterbilden zu können, dass durch einen Eingriff in ein steuerbares bzw. regelbares Lenksystem des Fahrzeugs die aus dem Fahrzustand resultierenden Instabilitäten zumindest teilkomponiert werden. Die ABS Regelungs-Funktion ist dabei vorteilhaft Bestandteil einer ESP Regelung.

Die Korrektur des Lenkwinkels wird zugelassen, wenn die Fahrsituation mit Seitenweise unterschiedlichen Reibwerten (μ -Split) erkannt wurde. Die Erkennung eines Fahrzustands bzw. Bahnverlaufs mit einer durch unterschiedliche Bremsdrücke bzw. -kräfte hervorgerufenen Abweichung zwischen Fahrzeugbewegung und Lenkwunsch des Fahrers wird ermittelt und Lenkeingriffe zugelassen, wenn mindestens die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Bei erkannter Geradeausfahrt:
 - a) Bremslichtschalter-Signal vorhanden und
 - b) Bremslichtschalter-Sensor in Ordnung und
 - c) Bremsung durch Fahrer erkannt mittels THZ-Druck und
 - d) Vorwärtsfahrt erkannt und
 - e) eine der folgenden Bedingungen ebenfalls erfüllt ist

e1) wenn für einen bestimmten Zeitraum ein Vorderrad in der ABS-Regelung ist und das andere Vorderrad nicht in der ABS-Regelung ist oder
e2) wenn beide Vorderräder im ersten ABS-Zyklus sind und die Druckdifferenz an der Vorderachse größer als ein Grenzwert ist oder
e3) wenn für einen bestimmten Zeitraum beide Vorderräder in ABS-Regelung sind und mindestens ein Vorderrad einen bestimmten Mindest-ABS-Blockierdruck aufweist und der eine Blockierdruck um mehr als einen Grenzwert den Blockierdruck des anderen Rads überschreitet.

- Bei erkannter Kurvenfahrt:
 - a) Bremslichtschalter-Signal vorhanden und
 - b) Bremslichtschalter-Sensor in Ordnung und
 - c) Bremsung durch Fahrer erkannt mittels THZ-Druck und
 - d) Vorwärtsfahrt erkannt und
 - e) eine der folgenden Bedingungen ebenfalls erfüllt ist
 - e1) das kurvenäußere Vorderrad zeitlich vor dem kurveninneren Vorderrad in die ABS-Regelung kommt oder wenn für einen Zeitraum
 - e2) beide Vorderräder in der ABS-Regelung sind und mindestens ein Vorderrad einen bestimmten Mindest-ABS-Blockierdruck aufweist und der Blockierdruck des kurveninneren Rads um mehr als einen bestimmten Grenzwert über dem Blockierdruck des kurvenäußeren Rads liegt.

Zur Deaktivierung des Lenkwinkelkorrektur-Verfahrens muß mindestens eine der folgenden Forderungen erfüllt sein, damit die aktiven Lenkeingriffe beendet werden:

- a) kein Vorderrad ist in der ABS-Regelung oder
- b) es liegt keine Bremslichtschalter-Signal vor oder
- c) der Bremslichtschalter-Sensor ist defekt oder

- 10

d) die Bremsung durch Fahrer wird nicht erkannt (kein THZ-Druck vorhanden).

Vorzugsweise kann mittels des ABS Regelverfahrens die ABS Bremsdruckregelung in μ -Split Fahrsituationen modifiziert werden. Die Erfindung sieht daher eine ABS Bremsdruckregelung mit Einzelradregelung wenigstens an einer Fahrzeugachse vor, bei der aufgrund von unterschiedlichem Reibwert auf den beiden Fahrzeugseiten die bei der ABS Regelung auftretende Abweichung zwischen Fahrzeugbewegung und Lenkwunsch des Fahrers zumindest teilweise dadurch kompensiert wird, dass ein Kompensationslenkwinkel ermittelt und dem Fahrzeuglenkwinkel vorzugsweise unter Verwendung der Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 20 überlagert wird. Die ABS Bremsdruckregelung ist gekennzeichnet durch die Schritte:

Zulassen von hohen Druckaufbaugradienten am Hochreibwertrad.

Zulassen von Druckunterschieden an der Hinterachse nach der

Beziehung $\Delta p_{HA} = f(\psi, \delta_{wH}, v, a_y)$

Um die ABS Regelungs-Funktion in jeder Situation aufrecht zu erhalten und damit die Lenkfähigkeit des Fahrzeugs in Bremssituationen mit hohem Bremsdruck weiter bestehen bleibt, ist vorgesehen, dass bei Ausfall des steuerbaren bzw. regelbaren Lenksystems auf die herkömmliche ABS Regelstrategie zurückgegriffen wird.

Eine Einrichtung sieht einen Fahrdynamikregler mit mindestens einer ABS-Funktion, vorzugsweise einer ESP- und ABS-Funktion, vor, die mit einem Regler und/oder einer Steuerung zur Lenkungskorrektur verbunden sind, wobei die Einrichtung so ausgebildet ist, dass sie eine erste Ermittlungseinheit zum Ermitteln des vom Fahrer vorgegebenen Lenkwinkels aufweist

eine zweite Ermittlungseinheit zum Ermitteln eines Störgrößenkompensations-Lenkwinkels auf der Basis von Bremskräften und/oder Bremsdrücken bzw. einem Störgiermoment aufweist, eine dritte Einrichtung zum Ermitteln eines Störgrößenkompensations-Lenkwinkels auf der Basis des Fahrzeug-Gierverhaltens aufweist und eine Logikeinheit zum Verknüpfen der ersten und zweiten Störgrößenkompensations-Lenkinkel zu einer Kompensations-Lenkinkelanforderung aufweist.

Durch die Verfahren und Einrichtungen werden die folgenden Vorteile erreicht:

- Durch das automatische Gegenlenken des Regelsystems wird der Fahrer entlastet, so dass er idealerweise keinerlei Korrekturen mehr vornehmen muss.
- Die Aufteilung in Störgrößenkompensation und überlagerte Fahrzustandsregelung bewirkt als wesentlicher Vorteil, dass mit Hilfe der Störgrößenaufrschaltung sofort nach Auftreten der Störung darauf reagiert werden kann, und nicht erst, wenn das Fahrzeug droht instabil zu werden. Durch die überlagerte Fahrzustandsregelung wird das Gesamtverhalten des Fahrzeugs verbessert und Störungen, die von der reinen Steuerung (Störgrößenkompensation) nicht kompensiert werden können, werden hierdurch ausgeregelt.
- Durch das im Vergleich zum Fahrer viel schnellere Erkennen der Situation und das viel schnellere Gegenlenken durch das Regelsystem, kann vom elektronischen Bremssystem ABS das Reibwertpotential an den einzelnen Rädern wesentlich besser ausgenutzt werden. Hierzu werden die ABS-Strategien auf inhomogenen Fahrbahnen der-

art angepasst, dass an der Vorderachse ein viel schnellerer Druckaufbau am Rad auf der Hochreibwertseite zugelassen wird und an der Hinterachse eine Druckdifferenz abhängig vom Radeinschlagwinkel, der Fahrgeschwindigkeit und den Fahrzustandsgrößen (z.B. Gierrate oder Querbeschleunigung) zugelassen wird (aufgeweichtes SelectLow). Durch das bessere Ausnutzen des Reibwertpotentials vor allem auf der Hochreibwertseite, ergeben sich wesentlich kürzere Bremswege.

- Durch den Einsatz des Regelsystems in Kombination mit einem aktiven Lenksystem und den angepassten ABS-Regelstrategien ist es möglich, den bei Bremsungen auf inhomogenen Reibwerten auftretenden Zielkonflikt zwischen Gegenlenkaufwand für den Fahrer und Bremswegverlängerung weitgehend aufzulösen. Es ergeben sich für den Fahrer deutliche Vorteile im Sicherheitsbereich (Bremswegverkürzung und Fahrzeugstabilität) sowie im Komfortbereich (stark reduzierter Gegenlenkaufwand für Fahrer)

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird im Folgenden näher beschrieben.

Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Darstellung der asymmetrischen Bremskräfte eines Fahrzeugs und des daraus resultierenden Störgiermoments bei einer μ -Split Fahrbahn

Fig. 2a den Druckverlauf an der Vorderachse bei aktiver Giermomentbegrenzung nach dem Stand der Technik,

Fig. 2b den Druckverlauf an der Hinterachse bei aktivem select low nach dem Stand der Technik,

Fig. 3 ein Blockschaltbild mit der Darstellung des Regel- systems mit Störgrößenaufschaltung und überlagerter Fahrzustandsregelung,

Fig. 4 ein Blockschaltbild mit der Darstellung der Stör- größenaufschaltung mit Schätzung des Störgiermo- ments,

Fig. 5 ein Blockschaltbild mit der Darstellung der über- lagerten Fahrzustandsregelung

Fig. 6 ein Blockschaltbild mit der Darstellung der Be- stimmung der Druckdifferenz an der Hinterachse aus dem fahrdynamischen Zustand des Fahrzeugs

Fig. 7a den Druckverlauf an der Vorderachse mit angepas- ter Giermomentbegrenzung nach der Erfindung

Fig. 7b den Druckverlauf an der Hinterachse aufgrund der Modifizierung des SelectLows nach der Erfindung

Fig. 8 eine Darstellung der Fahrzeuggeometrie

Fig. 9 eine Darstellung des ABS-Regelzyklus

Die Bestimmung des für das automatische Gegenlenken notwen- digen Radeinschlagwinkels wird von einer Recheneinheit 30 (Figur 3) ausgeführt, welche den Radeinschlagwinkel aus zwei

Anteilen (Störgrößenaufschaltung und überlagerte Fahrzustandregelung) zusammensetzt.

Der erste Anteil ergibt sich mit Hilfe einer Störgrößenaufschaltung bzw. Störgrößenkompensation des während der Bremseung durch die asymmetrischen Bremskräfte hervorgerufenen Störgiermoments \hat{M}_z . Dieses Störgiermoment wird in einer in Figur 4 schematisch dargestellten Ermittlungseinheit 40 im wesentlichen zuerst aus den Bremsdruckinformationen der einzelnen Räder entsprechend den Gleichungen 1 und 2 auf den Seiten 28 und 29 geschätzt. Der Ermittlungseinheit werden hierzu als Eingangsgrößen die Radbremsdrücke p_i , die Raddrehzahlen ω_i und der rückgeführte Radeinschlagswinkel δ_{WHL} zugeführt. Zur Ermittlung der Radbremsdrücke ist ein elektronisches Bremssystem erforderlich, welches entweder die Bremsdrücke an den einzelnen Rädern modellbasiert schätzt bzw. beobachtet, die Bremsdrücke an den einzelnen Rädern mit Hilfe von Drucksensoren misst oder ein Brake-by-Wire System (EHB/EMB), welches auf diesen Größen basiert. Die Bestimmung des Störgiermoments beruht nach Gleichung 2 auf den Bremskräften $\hat{F}_{x,i}$ an den Rädern. Die Bremskräfte können, wie in Gleichung 1 angegeben, im wesentlichen aus den Bremsdruckinformationen berechnet werden oder es können auch Systeme zum Einsatz kommen, welche direkt die Bremskräfte messen (z.B. Seitenwandtorsionssensor, Radnaben, o.ä.). Aus dem geschätzten Störgiermoment, wird abhängig von Fahrzustandsgrößen (z.B. Fahrzeuggeschwindigkeit, Bremsdruckdifferenz zwischen Hoch- und Niedrigreibwert, mittleres Bremsdruckniveau, u.s.w.) adaptiv der zur Kompensation des Störgiermoments nötige Radeinschlagwinkel δ_z berechnet (Figur 4). Die Störgrößenaufschaltung agiert aus querdynamischer Sicht als reine

Steuerung. Dies bewirkt, dass das Störgiermoment nicht in allen Fällen ideal kompensiert wird, da es sich mit anderen Störungen und Ungenauigkeiten überlagert, die nicht erfasst werden. Ungenauigkeiten können dabei zum Beispiel durch Veränderungen des Bremsscheibenreibwerts auftreten.

Daher wird der Störgrößenaufschaltung, wie in Figur 3 dargestellt, eine Fahrzustandsregelung 50 überlagert. Diese in Figur 5 dargestellte und später noch näher beschriebene Fahrzustandsregelung bestimmt, abhängig von Fahzustandgrößen, wie der Gierrate und optional zusätzlich auch von der Querbeschleunigung oder dem Schwimmwinkel des Fahrzeugs, einen zusätzlichen Radeinschlagwinkel δ_R . Die Einrichtung 50 bzw. der Regler arbeitet adaptiv, d.h. abhängig von beispielsweise der Fahrzeuggeschwindigkeit v werden die Reglerverstärkungen der einzelnen zurückgeführten Fahrzustände angepasst.

Diese beiden Lenkwinkel-Stellanforderungen (aus Störgrößenaufschaltung und überlagerter Fahrzustandsregelung) werden bevorzugt in einem Addierer 31 addiert und vom aktiven Lenksystem in Form eines Radeinschlagwinkels δ_{WHL} eingestellt. Die Bestimmung des zur Stabilisierung benötigten Radeinschlagwinkels δ_{WHL} und das Einstellen des Radeinschlagwinkels geschieht dabei viel schneller als ein Durchschnittsfahrer die entsprechende Situation erkennen und per Gegenlenken darauf reagieren kann. Diese schnelle Reaktion des Regelsystems und des aktiven Lenksystems ermöglichen es, das elektronische Bremssystem ABS derart anzupassen, dass an den einzelnen Rädern (besonders auf der Hochreibwertseite) das Reibwertpotential besser ausgenutzt werden kann. Hierzu werden die Regelstrategien des ABS auf inhomogenen

Reibwerten modifiziert:

Die Giermomentbegrenzung an der Vorderachse wird stark abgeschwächt, so dass sich an der Vorderachse schnell ein großer Druckunterschied zwischen dem Rad auf der Hoch- und dem der Niedrigreibwertseite aufbaut (hoher Druckaufbaugradient am Hochreibwertrad). Nahezu gleichzeitig zum Aufbau des Druckunterschieds entsteht ein Giermoment um die Fahrzeughochachse. Aufgrund der Schätzung des Störgiermoments aus der Bremsdruckinformation entsprechend den Gleichungen 1 und 2 (Seiten 28, 29) oder mit Hilfe von direkt die Reifenkräfte messenden Systemen wird vom Regelsystem sofort gegengelenkt, noch bevor der Fahrer die Situation am Gierverhalten des Fahrzeugs erkennen kann. Als zweite Maßnahme zur Erreichung einer besseren Bremsleistung wird auch das SelectLow modifiziert und zwar derart, dass auch an der Hinterachse eine Druckdifferenz zugelassen wird. Diese Druckdifferenz wird aber nicht zu jeder Zeit zugelassen, sondern abhängig vom Lenkwinkel, der Fahrzeuggeschwindigkeit und von Fahrzustandsgrößen begrenzt (Gleichung 3, Figur 6). Zeigt der Rad einschlagwinkel zur Niedrigreibwertseite und dreht sich das Fahrzeug in Richtung Niedrigreibwertseite, so wird eine Druckdifferenz an der Hinterachse zugelassen. Dadurch ergibt sich auf der Hochreibwertseite eine größere Bremskraft, das Störgiermoment vergrößert sich und gleichzeitig vermindert sich an diesem Rad das Seitenkraftpotential. Durch das größere Störgiermoment stoppt die Drehung in Richtung Niedrigreibwertseite und das Fahrzeug beginnt eine Drehung in Richtung Hochreibwertseite. Durch das Drehen in Richtung Hochreibwertseite verringert sich gleichzeitig wieder die zugelassene Druckdifferenz an der Hinterachse und somit die Bremskraft auf der Hochreibwertseite, was wiederum zu mehr Seitenkraftpotential am Hinterrad auf der Hochreibwertseite führt. Hierdurch und durch die überlagerten Lenkeingriffe

des Regelsystems im Zusammenspiel mit dem aktiven Lenksystem wird das Fahrzeug stabilisiert. Der Fahrer kann aber trotzdem, je nach seinen Lenkvorgaben in Richtung Hoch- oder Niedrigreibwertseite fahren. Damit am Hinterrad auf der Hochreibwertseite nicht zu viel Seitenkraftpotential verloren gehen kann, wird die durch die fahrdynamische Aufweichung des SelectLow's zugelassene Druckdifferenz an der Hinterachse auf eine Maximaldruckdifferenz begrenzt. Bei hoher Geschwindigkeit oder steigender Querbeschleunigung kann diese maximal zulässige Druckdifferenz an der Hinterachse bis auf null (entspricht SelectLow) reduziert werden.

Diese Modifikationen in der ABS-Regelstrategie (sowohl hoher Druckaufbaugradient bei der Giermomentbegrenzung an der Vorderachse, sowie das je nach Fahrzustand aufgeweichte SelectLow an der Hinterachse) bewirken eine wesentlich verbesserte Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Reibwertpotentials. Hierdurch lässt sich eine signifikante Bremswegverkürzung erzielen.

Bei Ausfall des aktiven Lenksystems wird auf die herkömmliche ABS-Regelstrategie zurückgegriffen (Giermomentbegrenzung und SelectLow) .

Das Lenkwinkel-Korrektursystem arbeitet wie folgt:

Die Aktivierung des Verfahrens zur Kompensations-Lenkinkelkorrektur wird in Abhängigkeit von einer erkannten μ -Split Situation freigegeben. Die Erkennung einer μ -Split Fahrsituation basiert nach einem vorteilhaften Ausführungsbeispiel auf folgenden Sensorsignalen:

- Bremslichtschaltersignal (BLS)
- Drucksensorsignal des Tandemhauptzylinders (THZ)

- Drucksensorsignale der Radbremskreis
- Raddrehzahlsensoren
- Gierratesensor(en)
- Querbeschleunigungssensor(en)
- interner ESP-Status (ESP-Signale bezüglich ESP-Eingriffe)

Mittels Gierrate und Querbeschleunigung wird zwischen einer Geradeausfahrt und einer Kurvenfahrt (Rechts- oder Linkskurve) unterschieden. Dabei müssen in Abhängigkeit von der Geradeausfahrt oder Kurvenfahrt folgende Signale vorliegen, um die Kompensations-Lenkinkelkorrektur zu aktivieren:

Die Fahrsituation μ -Split wird bei Geradeausfahrt wie folgt erkannt:

Bremslichtschalter (BLS)-Signal liegt vor, BLS-Sensor ist in Ordnung, Bremsung durch Fahrer wird mittels THZ-Druck erkannt und Vorwärtsfahrt wurde erkannt und mindestens ein Vorderrad ist in der ABS-Regelung

oder wenn nach Überschreitung eines ersten zeitabhängigen Grenzwertes ein Vorderrad in der ABS-Regelung ist und das andere Vorderrad nicht in der ABS-Regelung ist oder wenn beide Vorderräder im ersten ABS-Zyklus sind und die Druckdifferenz an der Vorderachse größer als ein erster druckabhängiger Grenzwert ist

oder wenn nach Überschreitung eines zweiten zeitabhängigen Grenzwertes beide Vorderräder in der ABS-Regelung sind und mindestens ein Vorderrad einen ABS-Blockierdruck von größer als einen zweiten druckabhängigen Grenzwert aufweist und der ABS-Blockierdruck an einem Vorderrad mindestens das x-fache des Blockierdrucks des anderen Vorderrads ist

Eine bereits erkannte Fahrsituation μ -Split bei Geradeausfahrt wird wie folgt zurückgesetzt:

Es ist kein Vorderrad in der ABS-Regelung oder es liegt kein BLS-Signal vor oder der BLS-Sensor ist defekt oder die Bremsung durch Fahrer wird nicht erkannt -

oder es liegt ein BLS-Signal vor und der BLS-Sensor ist in Ordnung und die Bremsung durch den Fahrer wird erkannt und nach Überschreitung eines zeitabhängigen Grenzwerts ist der ABS-Blockierdruck an beiden Vorderrädern kleiner als ein druckabhängiger Grenzwert oder der ABS-Blockierdruck an einem Vorderrad ist nicht mehr mindestens das x-fache des Blockierdrucks des anderen Vorderrads.

Die Fahrsituation μ -Split wird bei Kurvenfahrt wie folgt erkannt:

Das BLS-Signal liegt vor und der BLS-Sensor ist in Ordnung und die Bremsung durch Fahrer wird mittels THZ-Druck erkannt und Vorwärtsfahrt wurde erkannt und und mindestens ein Vorderrad ist in der ABS-Regelung und

das kurvenäußere Vorderrad kommt zeitlich vor dem kurveninneren Vorderrad in ABS-Regelung

oder

wenn für länger als eine vorgegebene Zeitdauer beide Vorderräder in der ABS-Regelung sind und mindestens ein Vorderrad einen ABS-Blockierdruck von mehr als einen Grenzdruck aufweist und der ABS-Blockierdruck am kurveninneren Vorderrad mindestens das x-fache des Blockierdrucks des kurvenäußersten Vorderrads ist

Eine bereits erkannte Fahrsituation μ -Split bei Kurvenfahrt wird wie folgt zurückgesetzt:

Es ist kein Vorderrad in der ABS-Regelung oder es liegt kein BLS-Signal vor oder der BLS-Sensor ist defekt oder die Bremsung durch Fahrer wird nicht erkannt

oder das BLS-Signal liegt vor und der BLS-Sensor ist in Ordnung und die Bremsung durch Fahrer wird erkannt und für länger als eine vorgegebene Zeitdauer ist der ABS-Blockierdruck an beiden Vorderrädern kleiner als ein Grenzbremsdruck oder der ABS-Blockierdruck am kurveninneren Vorderrad ist nicht mehr mindestens das x-fache des Blockierdrucks des kurvenäußersten Vorderrads.

Kompensations-Lenkanforderung

Zur Aktivierung der Kompensations-Lenkanforderung muss zuvor die Fahrsituation μ -Split erkannt sein und die Kompensations-Lenkanforderung muss aktiviert worden sein, so wie vorstehend beschrieben. Die Lenkwinkelanforderung $\Delta\delta$ basiert auf zwei Anteilen: Der erste Anteil $\Delta\delta_z$ bestimmt sich mittels der Störgrößenkompensation (Steueranteil), die das wirkende Störgiermoment kompensiert. Diesem Steueranteil ist ein, auf dem Gierverhalten des Fahrzeugs basierender, Regelanteil $\Delta\delta_R$ überlagert. Die beiden nachfolgend beschriebenen Anteile (Steuer- und Regelanteil) werden addiert und ergeben die gesamte Lenkanforderung $\Delta\delta$ zu

$$\Delta\delta = \Delta\delta_z + \Delta\delta_R.$$

Die Lenkanforderung basiert auf folgenden Sensorsignalen:

- Drucksensorsignalen in jedem Radbremskreis
- Gierratensignalen
- Solllenkwinkelsignalen „Fahrerlenkwinkelwunsch“
- Summenlenkwinkelsignalen am Rad
- Raddrehzahlsensorsignalen
- Querbeschleunigungssignalen
- BLS-Signalen
- Drucksensorsignalen des THZ
- ESP-Status (ESP-Eingriffe)
- ESP-Status (Eispurmodell-Reset)

Steueranteil (Störgrößenkompensation)

Der Steueranteil der Lenkanforderung entspricht einer Störgrößen-Kompensation. Dabei wird das als Störgröße wirkende Störgiermoment M_z , welches aus den asymmetrischen Bremskräften herröhrt, durch direkte Rückführung über die Kompensationsverstärkung $K_{FFW}(\bar{p}_{FA}, v)$ weitgehend kompensiert. Das geschätzte Störgiermoment ist dabei die direkte Eingangsgröße für die Zusatzlenkwinkelanforderung $\Delta\delta_z$ des Steueranteils (FFW = Feed Forward Control). Es gilt die Beziehung

$$\Delta\delta_z = K_{FFW}(\bar{p}_{FA}, v) \cdot M_z.$$

Das Störgiermoment wird mit Hilfe der kinematischen Starrkörperbeziehungen aus den Bremskräften der einzelnen Räder und dem Radeinschlagswinkel der Vorderräder geschätzt. Die statischen Bremskräfte der einzelnen Räder werden aus den ABS-Blockierdrücken der einzelnen Räder und den Dimensionen der Radbremse bestimmt. Zur Berechnung der dynamischen Bremskräfte müssen zusätzlich noch die Radbeschleunigungen berücksichtigt werden. Die Bestimmung der ABS-Blockierdrücke wird später beschrieben.

Der Kompensationsverstärkungsfaktor $K_{FFW}(\bar{p}_{FA}, v)$ wird über dem mittleren Bremsdruck an der Vorderachse adaptiert. Wenn beide Vorderräder in der ABS-Regelung sind, entspricht der mittlere Bremsdruck der Vorderachse dem insgesamt (linke und rechte Fahrzeugseite gemittelt) zur Verfügung stehenden Reibwertpotential. Dieses Reibwertpotential hat wiederum auf den mit der aktiven Lenkung einzustellenden Kompensationslenkwinkel Einfluss.

Die Zusatzlenkwinkelanforderung $\Delta\delta_z$ wird bei kleinen Fahrgeschwindigkeiten (zwischen 10 und 2 km/h) linear bis auf $\Delta\delta_z = 0$ ausgefaded.

Zusammenfassung Steueranteil:

Der Lenkanteil basierend auf der Störgrößenkompensation ist im wesentlichen vom Radeinschlagwinkel der Vorderräder und von den ABS-Blockierdrücken, welche wie später beschrieben, im wesentlichen auf den Drucksensorsignalen und den ABS-Phaseninformationen (bestimmt aus den Raddrehzahlsensorsignalen) basieren, abhängig.

Regelanteil

Der auf dem Gierverhalten des Fahrzeugs basierende Regelanteil $\Delta\delta_R$ der Lenkanforderung besteht aus einem P-Anteil $\Delta\delta_{R,P}$ (Regelgröße Gierratenabweichung) und einem D-Anteil $\Delta\delta_{R,D}$ (Regelgröße Gierbeschleunigungsabweichung). Die nachfolgend beschriebenen P- und D-Anteile addieren sich zum gesamten Regelanteil $\Delta\delta_R$ wie folgt

$$\Delta\delta_R = \Delta\delta_{R,P} + \Delta\delta_{R,D}.$$

P-Anteil (Gierratenabweichung)

Die Regelgröße für den P-Anteil ist die Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$. Für den aus dem P-Anteil resultierenden Lenkanforderungsanteil gilt das Regelgesetz

$$\Delta\delta_{R,P} = K_{FB,P}(v) \cdot \Delta\dot{\psi}.$$

Die Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ ist als Differenz von gemessener Gierrate des Fahrzeugs $\dot{\psi}_{ist}$ und der aus dem Fahrerrichtungswunsch (Fahrerlenkwinkel inklusive variabler Lenkübersetzung) bestimmten Referenzgierrate des Fahrzeugs $\dot{\psi}_{ref}$ (Einspurmodell) definiert und ergibt sich somit zu

$$\Delta\dot{\psi} = \dot{\psi}_{ist} - \dot{\psi}_{ref}.$$

Die Ist-Gierrate des Fahrzeugs $\dot{\psi}_{ist}$ wird direkt mit einem Gierratensor gemessen. Der Gierratensor ist mit einem Querbeschleunigungssensor in einem Sensorcluster, in welchem sowohl die Gierrate sowie auch die Querbeschleunigung mit redundanten Sensorelementen gemessen werden.

Die Referenzgierrate des Fahrzeugs $\dot{\psi}_{ref}$ wird mit Hilfe eines Einspurmodells des Fahrzeugs bestimmt. Die wichtigsten Eingangsgrößen für das Einspurmodell sind der Fahrerrichtungswunsch (Fahrerlenkwinkel inklusive variabler Lenkübersetzunganteile) und die Fahrzeuggeschwindigkeit. Der aktuelle Reibwert der Fahrbahn wird mit Hilfe der gemessenen Querbeschleunigung bestimmt und das sich daraus ergebende Reibwertpotential wird im Einspurmodell bei der Berechnung der Referenzgierrate berücksichtigt.

Der Verstärkungsfaktor $K_{FB,P}(\nu)$ für die Reglerrückführung der Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ wird über der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit ν adaptiert. Da die Fahrzeuggeschwindigkeit das Fahrverhalten des Fahrzeugs wesentlich beeinflusst wird dies in der Reglerverstärkung und somit auch im über den

Regler geschlossenen Regelkreis des Fahrzeugs berücksichtigt.

D-Anteil (Gierbeschleunigungsabweichung)

Die Regelgröße für den D-Anteil ist die Gierbeschleunigungsabweichung $\Delta\ddot{\psi}$. Für den aus dem D-Anteil resultierenden Lenkanforderungsanteil gilt das Regelgesetz

$$\Delta\delta_{R,D} = K_{FB,D}(v) \cdot \Delta\ddot{\psi}.$$

Die Gierbeschleunigungsabweichung $\Delta\ddot{\psi}$ wird durch Differentiation der Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ ermittelt

$$\Delta\ddot{\psi} = \frac{d}{dt} \Delta\dot{\psi} = \frac{d}{dt} (\dot{\psi}_{ist} - \dot{\psi}_{ref})$$

Die Gierbeschleunigungsabweichung basiert somit auf den gleichen Signalquellen wie die Gierratenabweichung: Gemessene Ist-Gierrate des Fahrzeugs $\dot{\psi}_{ist}$ und der Referenzgierrate des Fahrzeugs $\dot{\psi}_{ref}$, die ihrerseits unmittelbar vom Fahrer-richtungswunsch (Fahrerlenkwinkel inklusive variabler Lenk-übersetzungsanteile) und der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängt. (Berücksichtigung des aktuellen Reibwerts der Fahrbahn mittels gemessener Querbeschleunigung).

Der Verstärkungsfaktor $K_{FB,D}(v)$ für die Reglerrückführung der Gierbeschleunigungsabweichung $\Delta\ddot{\psi}$ wird über der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit adaptiert. Da die Fahrzeuggeschwindigkeit das Fahrverhalten des Fahrzeugs wesentlich beeinflusst wird dies in der Reglerverstärkung und somit auch im

über den Regler geschlossenen Regelkreis des Fahrzeugs berücksichtigt.

Zusammenfassung Regelanteil

Der Regelanteil $\Delta\delta_R$ basiert im wesentlichen auf dem Signal des Gierratensensors ψ , des Fahrerwunschlenkwinkels δ_{DRV} inklusive variabler Lenkübersetzung und der Fahrzeuggeschwindigkeit v , die ihrerseits auf den Signalen der Raddrehzahlensoren basiert.

Berechnung des ABS-Blockierdrucks

Als ABS-Blockierdruck wird der Bremsdruck am Rad bezeichnet, bei dem das Rad zum blockieren neigt. Ist der Reibwert während einer ABS-Bremsung annähernd homogen, so pendelt der Bremsdruck am Rad immer um den ABS-Blockierdruck. Die Ermittlung des ABS-Blockierdrucks geschieht für jedes Rad individuell wie folgt:

Wenn das Rad nicht im ersten ABS-Regelzyklus ist und vom ABS erkannt wird, dass das Rad instabil ist und somit zum Blockieren neigt (ABS-Phase 2) und wenn das Rad in der Regel-Loop davor nicht auch schon in Phase 2 oder Phase 4 war, dann werden mindestens 85%, vorzugsweise 95% des aktuellen Raddrucks als ABS-Blockierdruck des Rads eingefroren. Ist das Rad weder in der ABS-Regelung oder im ersten ABS-Regelzyklus, so wird anstelle des ABS-Blockierdrucks der Raddruck verwendet. Wenn das Rad in der ABS-Regelung ist, aber nicht in Phase 2 ist, so wird das Maximum aus dem letzten ABS-Blockierdruck und 95% des Raddrucks verwendet, da bei Druckaufbauphasen der Raddruck größer werden kann, als

der letzte ABS-Blockierdruck. Wenn ein Rad für länger als eine Zeidauer im Bereich zwischen 90 und 110 ms instabil ist (Phase 2), so wird nicht weiter der ABS-Blockierdruck verwendet, sondern der Raddruck, da sich der Raddruck durch die anhaltende Druckabbauphase viel zu weit vom ABS-Blockierdruck entfernt hat.

Ist der Raddruck weniger als 50% des letzten ABS-Blockierdrucks oder beträgt der Bremsschlupf des Rads mehr als 50%, so wird auch auf den Raddruck zurückgegriffen (Erkennung eines Reibwertübergangs von Hochreibwert zu Niedrigreibwert).

Wenn an dem Rad ein ESP-Eingriff stattfindet, wird der ABS-Blockierdruck nicht mitgeführt, sondern konstant gehalten.

Wenn der Fahrer nicht mehr bremst, so werden die ABS-Blockierdrücke auf null zurückgesetzt.

Zusammenfassung:

Die Bestimmung des Blockierdrucks basiert im wesentlichen auf den Drucksensorsignalen und die benötigte ABS-Phaseninformation basiert im wesentlichen den Raddrehzahlsensoren.

ABS-Phaseninformationen und ABS-Regelzyklus:

ABS-Phase	Zustand des Rads	ABS-Aktion
Phase 0	keine ABS-Regelung	ungepulster Druckaufbau
Phase 1	keine ABS-Regelung, leichte Raddynamik	gepulster Druckaufbau
Phase 2	Rad instabil, tiefer Schlupfeinlauf am Rad	Druckabbau

Phase 4	Rad instabil, Rad läuft aus dem Schlupf	Druck halten, gepulster Druckaufbau
Phase 3	Rad stabil, wenig Schlupf am Rad	gepulster Druckaufbau
Phase 1	Rad zeigt leichte Dynamik aus 3	Druck halten
Phase 5	Rad dreht über aus 0	ungepulster Druckaufbau
Phase 5	Rad dreht über aus 3	ungepulster Druckaufbau

Gleichungen:**1. Schätzung der Bremskräfte aus den Bremsdrücken:**

Bilanzgleichung eines Rads bei Vernachlässigung von Antriebsmoment und unter der Annahme, daß die Radaufstandschaft im Radaufstandspunkt angreift

$$J_{whl} \dot{\omega}_i = M_{br,i} + F_{x,i} r_{whl}$$

Daraus ergibt sich mit dem Bremsmoment $M_{br,i} = B^* p_i$ für die Schätzung der Umfangskraft $\hat{F}_{x,i}$ aus Bremsdruck und Radbeschleunigung

$$\hat{F}_{x,i} = \frac{1}{r} B^* p_i + \frac{1}{r} J_{whl} \dot{\omega}_i$$

Bei geringeren Genauigkeitsanforderungen kann der dynamische Anteil $\frac{1}{r} J_{whl} \dot{\omega}_i$ vernachlässigt werden und statio-när ergibt sich für die Bremskraft der Zusammenhang

$$\hat{F}_{x,i} = \frac{1}{r} B^* p_i$$

2. Schätzung des Störgiermoments aus den Bremskräften

- 30

Das Störgiermoment ergibt sich für Fahrzeuge mit Vorderradlenkung mit dem Radeinschlagswinkel δ und der Fahrzeuggeometrie nach Abbildung 8 zu

$$\hat{M}_z = \cos(\delta) [\hat{F}_{FL} s_{FL} - \hat{F}_{FR} s_{FR}] - \sin(\delta) [\hat{F}_{FL} l_F + \hat{F}_{FR} l_F] + \hat{F}_{RL} s_{RL} - \hat{F}_{RR} s_{RR}.$$

3. SelectLow:

An der Hinterachse wird abhängig vom fahrdynamischen Zustand eine Druckdifferenz zugelassen. Für die zugelassene Druckdifferenz an der Hinterachse gilt

$$\Delta p_{HA} = f(\psi, \delta_{whl}, v, a_y)$$

Patentansprüche:

1. Verfahren zum Erhöhen der Fahrstabilität eines Fahrzeugs bei gebremster Fahrt, bei dem anhand von mehreren Eingangsgrößen Kompensations-Lenkinkel für ein regelbares und/oder steuerbares Lenksystem ermittelt werden, so dass durch Lenkeingriffe die Fahrstabilität des Fahrzeugs erhöht wird, dadurch gekennzeichnet, dass bei den Lenkeingriffen ein Störgrößen-Kompensationsanteil bei den Kompensations-Lenkinkeln berücksichtigt wird, der aus dem Bahnverlauf (Fahrzustand) des Fahrzeugs ermittelt wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch die Schritte
Ermitteln eines ersten Störgrößen-Kompensationsanteils der Kompensations-Lenkinkelanforderung $\Delta\delta$ unter Einbeziehung von Bremskraft-Differenzen an den gebremsten Rädern, Ermitteln eines zweiten Störgrößen-Kompensationsanteils aus dem (Fahrzustand) Bahnverlauf des Fahrzeugs und Modifizieren des Lenkwinkels in Abhängigkeit von den Störgrößen-Kompensationsanteilen.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der zweite Kompensationsanteil in einer Vorrichtung ermittelt wird, die eine Referenz-Fahrzeugmodellschaltung aufweist, in der die zur Festlegung des Bahnverlaufs erforderlichen Eingangsgrößen, wie Fahrzeuggeschwindigkeit, Lenkwinkel, ggf. Reibwert eingegeben werden, welche aufgrund eines in der Referenz-Fahrzeugmodellschaltung befindlichen, die Eigenschaften des Fahrzeugs nachbildenden Fahrzeugmodells einen Sollwert für eine Regelgröße be-

stimmt und bei der dieser Sollwert in einem Vergleicher mit einem gemessenen Wert für diese Regelgröße verglichen wird, wobei in einem Fahrzustandsregler der zweite Kompensationsanteil des Lenkwinkels $\Delta\delta_R$ aus dem Vergleichswert (Regelgröße) berechnet wird.

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch **gekennzeichnet**, dass die Gierwinkelgeschwindigkeit und/oder die Querbeschleunigung und/oder der Schwimmwinkel als Sollwert für die Regelgröße bestimmt wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch **gekennzeichnet**, dass der erste Kompensationsanteil $\Delta\delta_z$ unter Einbeziehung eines auf Basis unterschiedlicher Bremskräfte ermittelten Störgiermoments M_z bestimmt wird und der zweite Anteil $\Delta\delta_R$ unter Einbeziehung des Fahrzeuggierverhal- tens ermittelt wird.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch **gekennzeichnet**, dass der erste Kompensationsanteil als Steueranteil und der zweite Kompensationsanteil als Regelanteil vorgesehen sind.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 6, dadurch **gekennzeichnet**, dass das Störgiermoment M_z durch eine logische Verknüpfung der Radeinschlagwinkel der gelenkten Räder, den Bremsdrücken und dem Drehverhalten der Räder ermittelt wird.
8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch **gekennzeichnet**, dass die Bremskräfte aus den Bremsdrücken nach der Beziehung

$$\hat{F}_{x,i} = f\{r, B, p_i, J_{whi}, \dot{\omega}_i\}$$

mit

$$\hat{F}_{x,i} = \text{Bremeskraft an einem Rad } i$$

r = dynamischer Reifenradius

B = Bremsenkennwert

p_i = Radbremsdruck

J_{whi} = Trägheitsmoment des Rades

$\dot{\omega}_i$ = Drehbeschleunigung eines Rades i

oder

$$\hat{F}_{x,i} = f\{r, B, p_i\}$$

ermittelt wird.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Störgiermoment nach der Beziehung

$$\hat{M}_z = f\{\hat{F}_{FL}, s_{FL}, \hat{F}_{FR}, s_{FR}, l_F, \hat{F}_{RL}, s_{RL}, \hat{F}_{RR}, s_{RR}, \delta\}$$

mit

\hat{F}_{FL} = Bremeskraft vorne links

s_{FL} = halbe Spurweite des Vorderrades links

\hat{F}_{FR} = Bremeskraft vorne rechts

s_{FR} = halbe Spurweite des Vorderrades rechts

l_F = Abstand der Vorderachse vom Schwerpunkt

\hat{F}_{RL} = Bremeskraft hinten links

s_{RL} = halbe Spurweite des Hinterrades links

\hat{F}_{RR} = Bremeskraft hinten rechts

s_{RR} = halbe Spurweite des Hinterrades rechts

δ = Radeinschlagswinkel der gelenkten Räder

ermittelt wird.

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Kompensationsverstärkungen K_{FFV}

der einzelnen, zurückgeführten Regelgrößen in Abhängigkeit vom Fahrverhalten des Fahrzeugs und ggf. den Umgebungsbedingungen angepasst werden.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch **gekennzeichnet**, dass der zweite Kompensationsanteil $\Delta\delta_R$ der Lenkwinkelanforderung $\Delta\delta$ aus einem auf der Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ beruhenden P-Anteil $\Delta\delta_{R,P}$ und aus einem auf der Gierbeschleunigungsabweichung $\Delta\ddot{\psi}$ beruhenden D-Anteil $\Delta\delta_{R,D}$ ermittelt wird.

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch **gekennzeichnet**, dass der P-Anteil nach der Beziehung $\Delta\delta_{R,P} = K_{FB,P}(\nu) * \Delta\dot{\psi}$ ermittelt wird.

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 10 bis 12, dadurch **gekennzeichnet**, dass der Verstärkungsfaktor $K_{FB,P}(\nu)$ für die Rückführung der Regelgröße Gierratenabweichung $\Delta\dot{\psi}$ in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit erfolgt.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch **gekennzeichnet**, dass der D-Anteil nach der Beziehung $\Delta\delta_{R,D} = K_{FB,D}(\nu) * \Delta\ddot{\psi}$ ermittelt wird.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch **gekennzeichnet**, dass der Verstärkungsfaktor $K_{FB,D}(\nu)$ für die Rückführung der Regelgröße Gierbeschleunigungsabweichung

$\Delta\psi$ in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit v erfolgt.

16.ABS Regelverfahren, wobei ein durch Bremsvorgänge mit unterschiedlichen Bremsdrücken bzw. -kräften an den einzelnen Rdern hervorgerufenes Gierverhalten, das aus dem ermittelten Bremskraft-Unterschied bestimmt wird, durch einen Eingriff in ein steuerbares bzw. regelbares Lenksystem des Fahrzeugs zumindest teilkompensiert wird gekennzeichnet durch ein Verfahren nach einem der Anspruehe 1 bis 15.

17.ABS Regelverfahren nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass ein Fahrzustand mit einem durch unterschiedliche Bremsdrcke bzw. -kräfte hervorgerufenen Gierverhalten ermittelt und Lenkeingriffe zugelassen werden, wenn mindestens die folgenden Bedingungen bei erkannter Geradeausfahrt oder Kurvenfahrt erfüllt sind:

- a) Bremslichtschalter-Signal vorhanden und
- b) Bremslichtschalter-Sensor in Ordnung und
- c) Bremsung durch Fahrer erkannt mittels THZ-Druck und
- d) Vorwärtsfahrt erkannt.

18.ABS Regelverfahren nach Anspruch 16 oder 17, dadurch gekennzeichnet, dass bei erkannter Geradeausfahrt, mindestens eine der weiteren, folgenden Bedingungen erfüllt ist:
e1) wenn für einen bestimmten Zeitraum ein Vorderrad in der ABS-Regelung ist und das andere Vorderrad nicht in der ABS-Regelung ist oder
e2) wenn beide Vorderräder im ersten ABS-Zyklus sind und die Druckdifferenz an der Vorderachse größer als ein Grenzwert ist oder
e3) wenn für einen bestimmten Zeitraum beide Vorderräder in

ABS-Regelung sind und mindestens ein Vorderrad einen bestimmten Mindest-ABS-Blockierdruck aufweist und der eine Blockierdruck um mehr als einen Grenzwert den Blockierdruck des anderen Rads überschreitet.

19. ABS Regelverfahren nach Anspruch 16 oder 17, dadurch **gekennzeichnet**, dass bei erkannter Kurvenfahrt mindestens eine der weiteren folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- e1) das kurvenäußere Vorderrad zeitlich vor dem kurveninneren Vorderrad in die ABS-Regelung kommt oder wenn für einen Zeitraum
- e2) beide Vorderräder in der ABS-Regelung sind und mindestens ein Vorderrad einen bestimmten Mindest-ABS-Blockierdruck aufweist und der Blockierdruck des kurveninneren Rads um mehr als einen bestimmten Grenzwert über dem Blockierdruck des kurvenäußeren Rads liegt.

20. ABS Regelverfahren nach einem der Ansprüche 16 bis 19, dadurch **gekennzeichnet**, dass mindestens eine der folgenden Forderungen erfüllt sein muss, damit die Lenkeingriffe beendet werden:

- a) kein Vorderrad ist in der ABS-Regelung oder
- b) es liegt keine Bremslichtschalter-Signal vor oder
- c) der Bremslichtschalter-Sensor ist defekt oder
- d) die Bremsung durch Fahrer wird nicht erkannt (kein THZ-Druck vorhanden).

21. ABS Bremsdruckregelung mit Einzelradregelung wenigstens an einer Fahrzeugachse, bei dem aufgrund von unterschiedlichem Reibwert auf den beiden Fahrzeugseiten ein bei der ABS Regelung auftretendes Gierverhalten zum mindest teilweise dadurch kompensiert wird, dass ein Kompensationslenkwinkel ermittelt und dem Fahrzeuglenkwinkel vorzugsweise

unter Verwendung der Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 20 überlagert wird, gekennzeichnet durch die Schritte Zulassen von hohen Druckaufbaugradienten am Hochreibwertrad

Zulassen von Druckunterschieden an der Hinterachse nach der Beziehung $\Delta p_{HA} = f(\psi, \delta_{WM}, v, a_y)$.

22.ABS Bremsdruckregelung nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, dass bei Ausfall des steuerbaren bzw. regelbaren Lenksystems auf die herkömmliche ABS Regelstrategie zurückgegriffen wird.

23.Fahrdynamikregler mit mindestens einer ESP und einer ABS Funktion, die mit einem Regler und/oder einer Steuerung zur Lenkungskorrektur verbunden sind, gekennzeichnet durch eine erste Ermittlungseinheit zum Ermitteln des vom Fahrer vorgegebenen Lenkwinkels
eine zweite Ermittlungseinheit zum Ermitteln eines Störgrößenkompensations-Lenkwinkels auf der Basis von Bremskräften
eine dritte Einrichtung zum Ermitteln eines Störgrößenkompensations-Lenkwinkels auf der Basis des Fahrzeug-Gierverhaltens aufweist und
eine Logikeinheit zum Verknüpfen der ersten und zweiten Störgrößenkompensations-Lenkwinkel zu einer Kompensations-Lenkinkelanforderung aufweist.

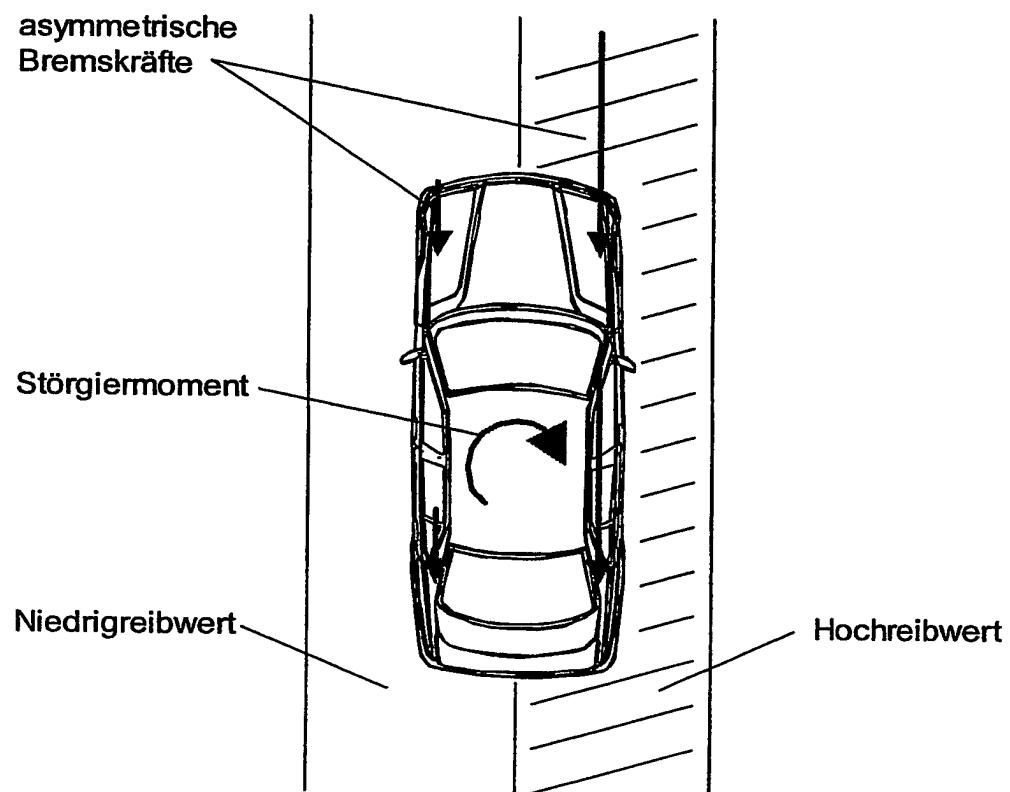


Bild 1: asymmetrische Bremskräfte und Störgiermoment

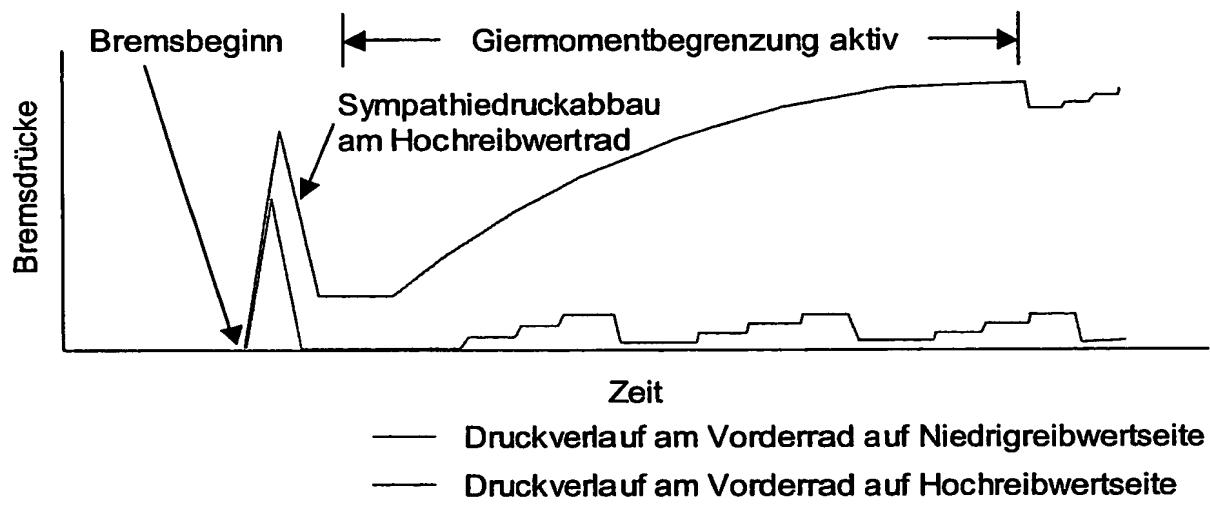


Bild 2a: Druckverlauf an Vorderachse bei aktiver Giermomentbegrenzung

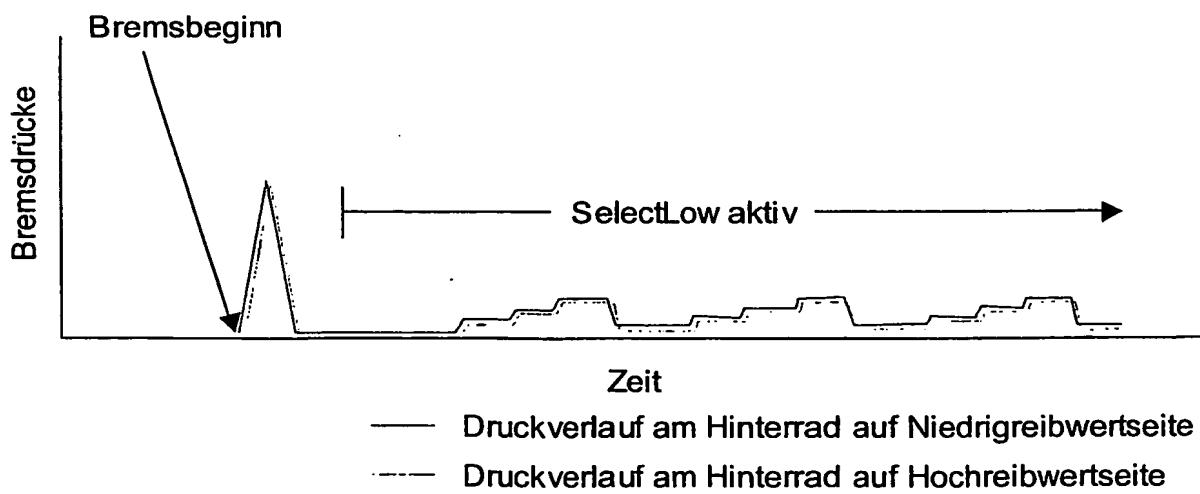


Bild 2b: Druckverlauf an Hinterachse bei aktivem SelectLow

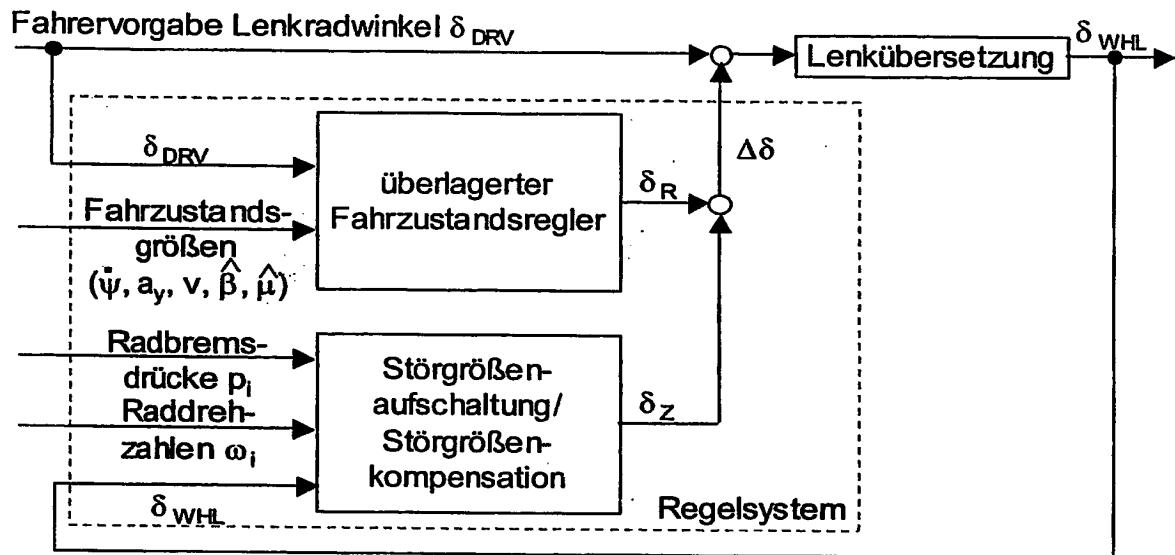


Bild 3: Blockschaltbild mit Darstellung des Regelsystems mit Störgrößen- aufschaltung und überlagerter Fahrzustandsregelung

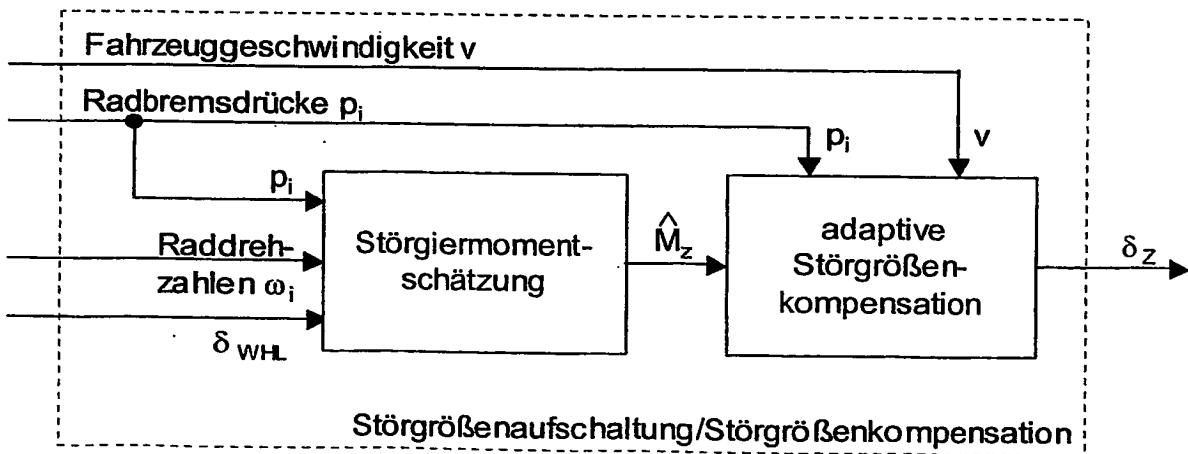
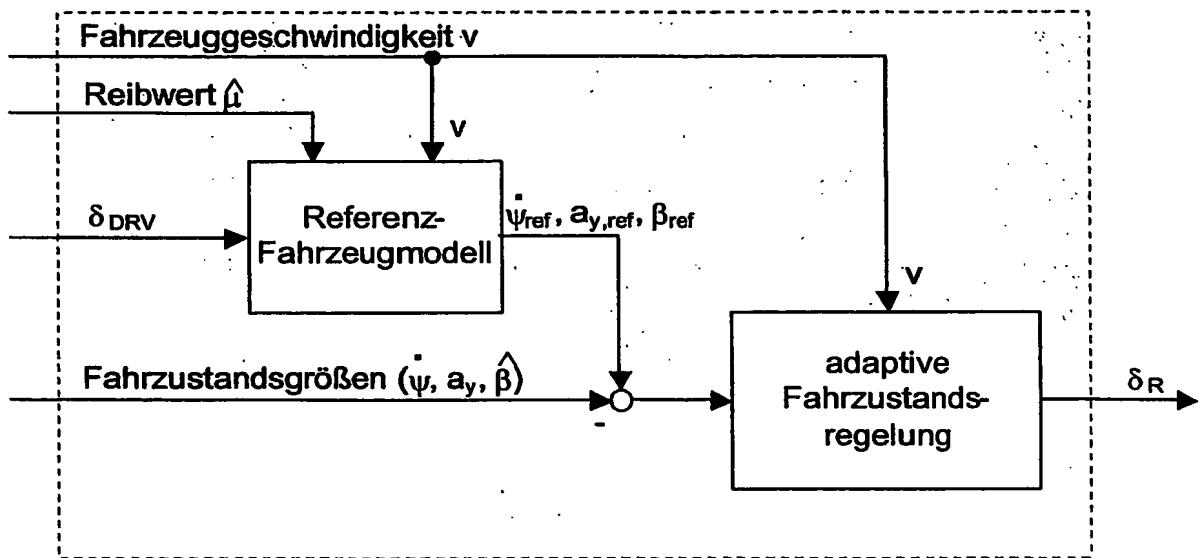


Bild 4: Störgrößen- aufschaltung mit Schätzung des Störgiermoments



Figur 5: Überlagerte Fahrzustandsregelung

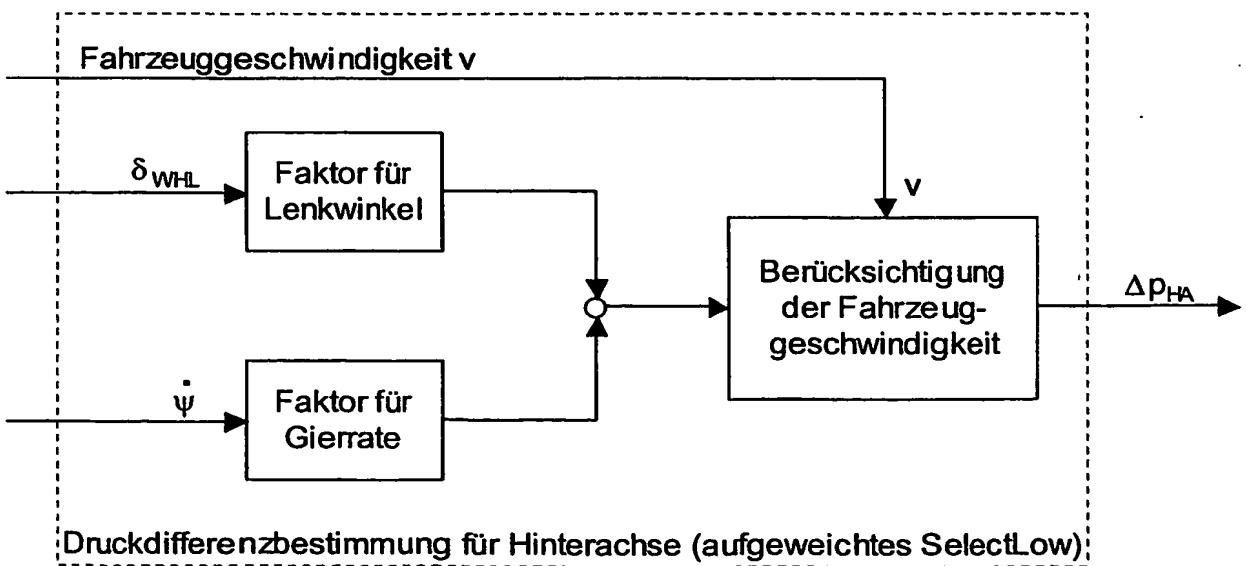


Bild 6: Bestimmung der Druckdifferenz an der Hinterachse aus dem fahrdynamischen Zustand des Fahrzeugs

→ genauso wie Geschwindigkeit v sollte hier auch die Querbeschleunigung berücksichtigt sein!

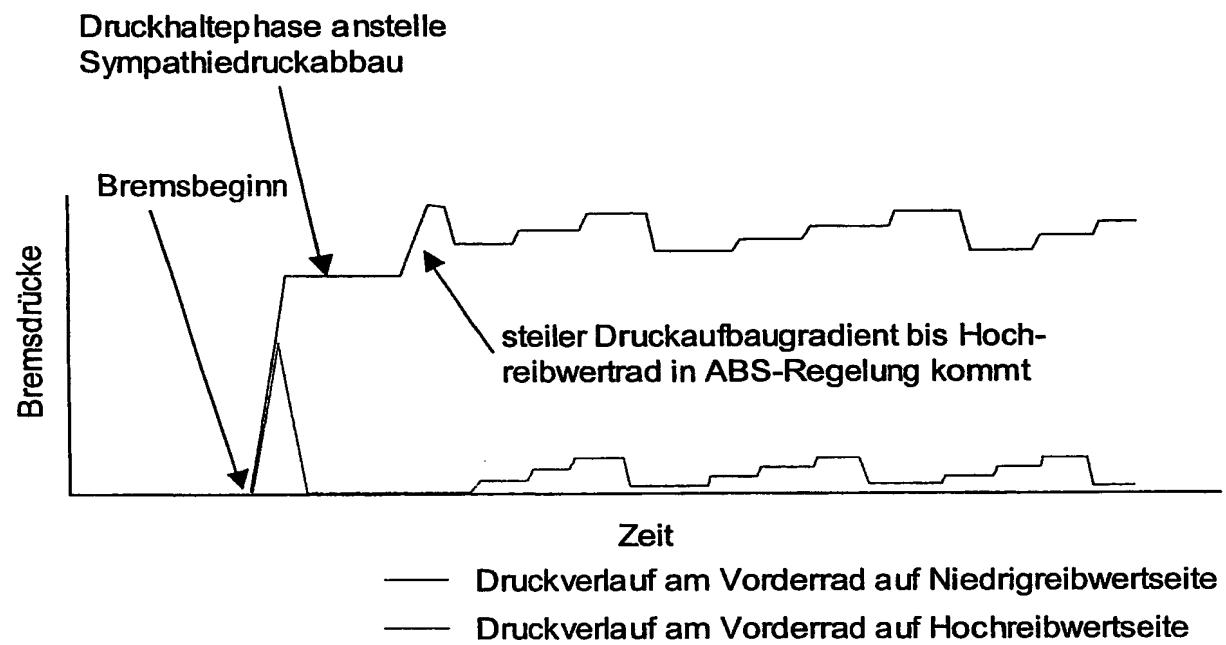


Bild 7a: Druckverlauf an Vorderachse mit angepaßter Giermomentbegrenzung (ermöglicht aufgrund automatischen Gegenlenken des Regelsystems)

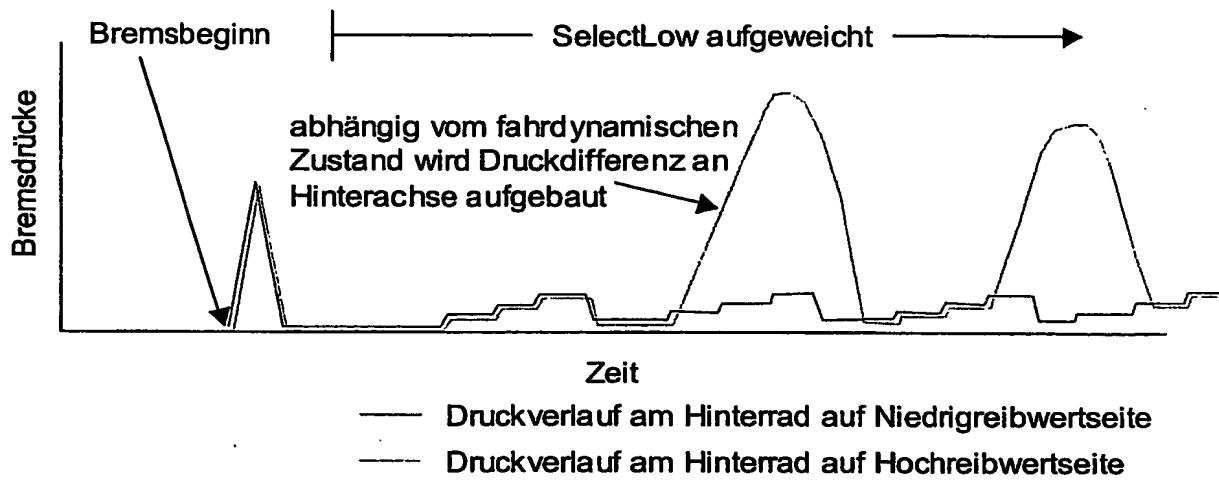


Bild 7b: Druckverlauf an Hinterachse aufgrund Aufweichung des SelectLows
(ermöglicht durch automatisches Gegenlenken des Regelsystems)

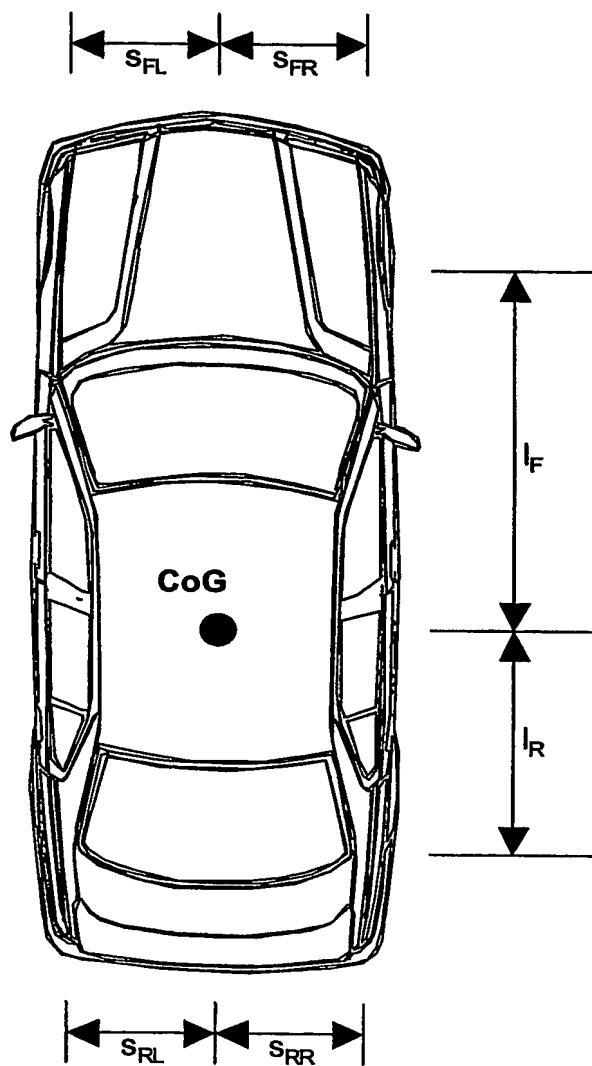
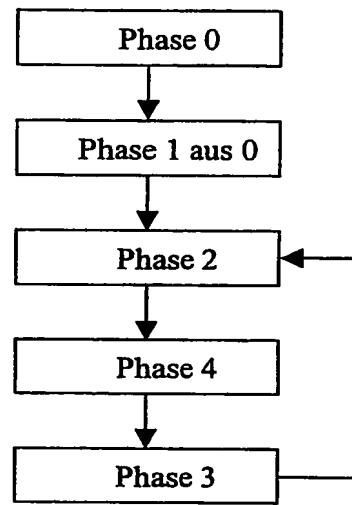


Bild 8: Fahrzeuggeometrie

Figur 9

ABS-Regelzyklus:



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Int. Application No.
PCT/EP 03/07188

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B60T8/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B60T B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 197 51 227 A (BOSCH GMBH ROBERT) 24 September 1998 (1998-09-24)	1-6,10, 13, 16-20,23
A	column 2, line 9 -column 3, line 35 figures 4-6	7-9,11, 12,14, 15,17,22
X	US 5 316 379 A (MERGENTHALER ROLF-HERMANN ET AL) 31 May 1994 (1994-05-31) abstract figures 3,4	1-5,10
X	EP 0 465 958 A (NISSAN MOTOR) 15 January 1992 (1992-01-15) claims 1,2,5,14,18,20,21	1-6,23
		-/-



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority, claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

22 October 2003

Date of mailing of the international search report

31/10/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Colonna, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORTInt. onal Application No
PCT/EP 03/07188**C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 44 19 131 A (VOLKSWAGENWERK AG) 15 December 1994 (1994-12-15) abstract -----	1,16, 21-23

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 03/07188

Patent document cited in search report	Publication date		Patent family member(s)		Publication date
DE 19751227	A	24-09-1998	DE 19751227 A1 FR 2761039 A1 JP 10329746 A US 6085860 A		24-09-1998 25-09-1998 15-12-1998 11-07-2000
US 5316379	A	31-05-1994	DE 4038079 A1 DE 59104544 D1 EP 0487967 A2 HU 59635 A2 JP 3268803 B2 JP 7002081 A		04-06-1992 23-03-1995 03-06-1992 29-06-1992 25-03-2002 06-01-1995
EP 0465958	A	15-01-1992	JP 2762711 B2 JP 4063756 A DE 69101282 D1 DE 69101282 T2 EP 0465958 A1 US 5228757 A		04-06-1998 28-02-1992 07-04-1994 29-09-1994 15-01-1992 20-07-1993
DE 4419131	A	15-12-1994	DE 4419131 A1		15-12-1994

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Int. nationales Aktenzeichen
PCT/EP 03/07188

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B60T8/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B60T B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie°	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 197 51 227 A (BOSCH GMBH ROBERT) 24. September 1998 (1998-09-24)	1-6, 10, 13, 16-20, 23
A	Spalte 2, Zeile 9 -Spalte 3, Zeile 35 Abbildungen 4-6	7-9, 11, 12, 14, 15, 17, 22
X	US 5 316 379 A (MERTENTHALER ROLF-HERMANN ET AL) 31. Mai 1994 (1994-05-31) Zusammenfassung Abbildungen 3, 4	1-5, 10
X	EP 0 465 958 A (NISSAN MOTOR) 15. Januar 1992 (1992-01-15) Ansprüche 1, 2, 5, 14, 18, 20, 21 -/-	1-6, 23

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- ° Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- "E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- "L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- "P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist
- "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

22. Oktober 2003

31/10/2003

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Colonna, M

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHTInternationales Aktenzeichen
PCT/EP 03/07188**C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN**

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 44 19 131 A (VOLKSWAGENWERK AG) 15. Dezember 1994 (1994-12-15) Zusammenfassung -----	1,16, 21-23

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/07188

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 19751227	A	24-09-1998	DE	19751227 A1		24-09-1998
			FR	2761039 A1		25-09-1998
			JP	10329746 A		15-12-1998
			US	6085860 A		11-07-2000
US 5316379	A	31-05-1994	DE	4038079 A1		04-06-1992
			DE	59104544 D1		23-03-1995
			EP	0487967 A2		03-06-1992
			HU	59635 A2		29-06-1992
			JP	3268803 B2		25-03-2002
			JP	7002081 A		06-01-1995
EP 0465958	A	15-01-1992	JP	2762711 B2		04-06-1998
			JP	4063756 A		28-02-1992
			DE	69101282 D1		07-04-1994
			DE	69101282 T2		29-09-1994
			EP	0465958 A1		15-01-1992
			US	5228757 A		20-07-1993
DE 4419131	A	15-12-1994	DE	4419131 A1		15-12-1994

THIS PAGE BLANK (USPTO)